



Stans, 3. März 2020

Nr. 95

Baudirektion. Integrale Projekte. Parlamentarische Vorstösse. Postulat von Landrat Andreas Gander-Brem, Stans und Landrat Hans-Peter Zimmermann, Stans, betreffend die Verkehrssituation in Stans. Bericht an den Landrat

1 Sachverhalt

Mit Datum vom 1. Dezember 2017 haben die Landräte Andreas Gander-Brem, Stans, und Hans-Peter Zimmermann, Stans, dem Landratsbüro ein Postulat zur Verkehrssituation in Stans eingereicht. Sie hatten den Regierungsrat darin wie folgt beauftragt, tätig zu werden:

1. Das Verkehrsregime mit der Gemeinde Stans beim Knotenpunkt Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse neu zu überdenken, Varianten mit Vor- und Nachteilen aufzuzeigen und eine Bestvariante vorzuschlagen.
2. Eine Bedarfsabklärung betreffend Bauten, Verkehrs- und Fussgängerführung rund um den Bahnhof Stans mit allen Beteiligten zu erstellen und Varianten einer barrierefreien Querung der zb im Bereiche des Bahnhofs Stans und Karliplatz zu prüfen. Dabei sollen die ungefähren Kosten geschätzt, die Finanzierung durch FABI und der Zeithorizont einer Realisierung aufgezeigt werden.

Nach Prüfung und Überweisung durch das Landratsbüro hatte der Regierungsrat das Geschäft der Baudirektion zugewiesen. Mit RRB Nr. 327 vom 15. Mai 2018 hatte der Regierungsrat dem Landrat beantragt, das Postulat in geänderter Form wie folgt gutzuheissen:

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, die Planungsarbeiten für eine Neugestaltung des Knotens Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse weiter voranzutreiben und eine Bestvariante vorzuschlagen. Die Koordination dieser Arbeiten mit den Planungsarbeiten der Gemeinde Stans zur Sanierung der Robert-Durrer-Strasse ist sicherzustellen.
2. Die Möglichkeiten einer Entflechtung zwischen Strasse und Bahn sind in einem zweiten Schritt zwischen der Gemeinde Stans, der Zentralbahn und dem Kanton gemeinsam zu erarbeiten; die Kosten sind entsprechend aufzuteilen.

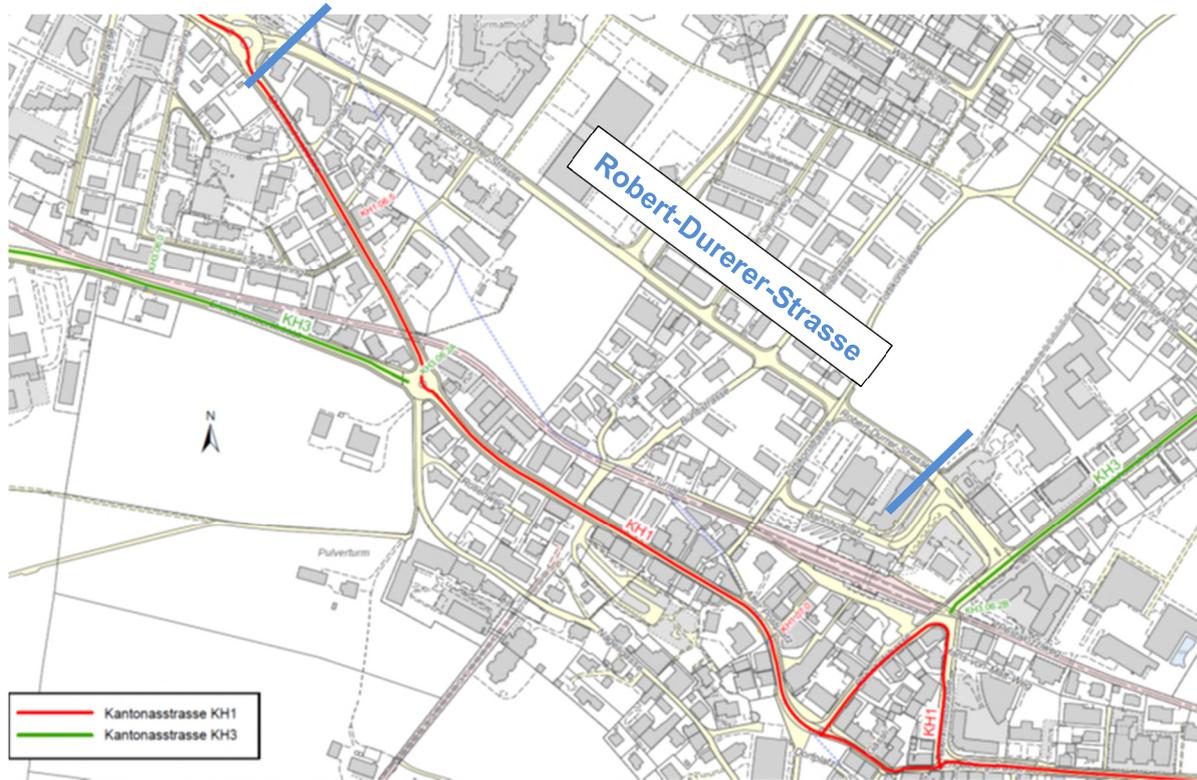
Der Landrat hiess an seiner Sitzung vom 24. Oktober 2018 das Postulat in der geänderten Form, gemäss Antrag des Regierungsrates, gut.

2 Erwägungen

2.1 Verkehrsknoten Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse

2.1.1 Langwierige Sanierung der Robert-Durrer-Strasse

Bei der Robert-Durrer-Strasse handelt es sich um eine Gemeindestrasse, welche eine Verbindung zwischen den beiden Kantonshauptstrassen KH 1 und KH 3 bildet.



Der Gemeinderat Stans genehmigte im März 2005 den Massnahmenplan Verkehrssicherheit. Er zeigte Handlungsbedarf auf dem ganzen Strassenzug der Robert-Durrer-Strasse. Gleichzeitig mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit sollten die Entwässerung der Strasse erneuert und Werkleitungen saniert werden. Am 1. Juni 2005 genehmigte die Gemeindeversammlung von Stans einen Projektionskredit für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse im Abschnitt Stansstaderstrasse bis Tottikonmatte. Nach Abschluss umfangreicher Planungsarbeiten beantragte der Gemeinderat den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern einen Bruttokredit von 5'754'000.- Franken für die Sanierung der Robert-Durrer-Strasse. An der Urnenabstimmung vom 24. Februar 2008 wurde der Kredit deutlich abgelehnt.

Die Robert-Durrer-Strasse befindet sich auch nach der Ablehnung des Sanierungskredits in einem schlechten baulichen Zustand und muss erneuert werden. Im Weiteren sind im Agglomerationsprogramm Nidwalden, 2. Generation von 2011 (AP NW 2G) zwei Massnahmen "Erhöhung der Sicherheit Fuss- und Veloverkehr mit Strassenraumgestaltung auf der Robert-Durrer-Strasse (V-ST-LV1.K3)" und "Knotensanierung Robert-Durrer-Strasse und ÖV-Bevorzugung (V-ST-MIV1.1)" in der A-Liste (2015-2018) enthalten. Für beide Massnahmen hat der Bund eine finanzielle Beteiligung von 40% in Aussicht gestellt. Entsprechende Planungen wurden deshalb an die Hand genommen.

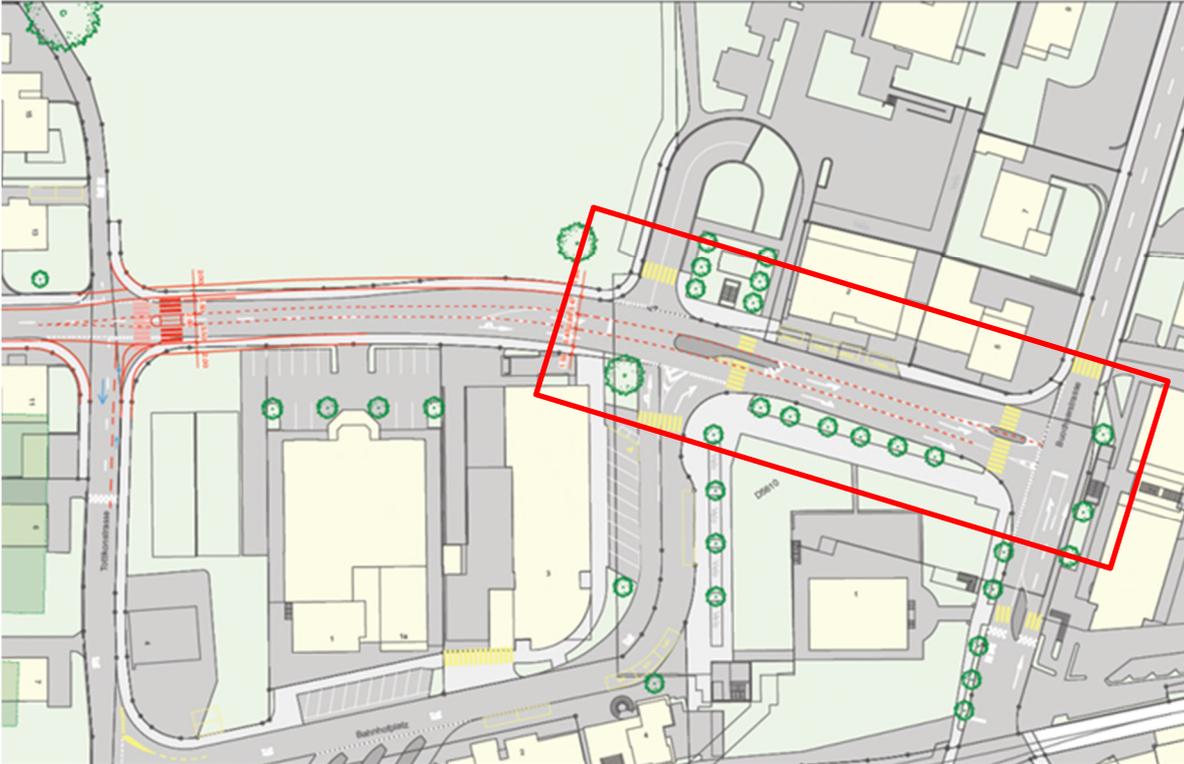
Um eine mehrheitsfähige Vorstudie zu entwickeln, startete die Gemeinde im Herbst 2013 erste Gespräche mit den Grundeigentümern, verschiedenen Interessenverbänden und der Baudirektion. Diese partizipative Mitwirkung verlief erfolgreich, so dass der Gemeinderat für die Gemeindeversammlung vom 21. Mai 2014 einen Planungskredit für die Ausarbeitung eines Bauprojekts beantragen wollte. Mit Schreiben vom 14. Februar 2014 hatte die Baudirektion von der Gemeinde Stans verlangt, vor der Ausarbeitung eines Vorprojekts zuerst eine Gesamtbeurteilung über die Verkehrsführung im ganzen Siedlungsgebiet von Stans zu machen, um daraus die künftigen Anforderungen an die Robert-Durrer-Strasse ableiten zu können. Grundlage dafür sind das neue Siedlungsleitbild und das Verkehrskonzept Stans. Beide Grundlagen waren dazumal noch in Bearbeitung. Aufgrund dieser neuen Situation verzichtete der Gemeinderat darauf den Planungskredit zu beantragen.

In der Folge fanden zwischen der Baudirektion Nidwalden und der Gemeinde Stans diverse Besprechungen statt, um Möglichkeiten für das weitere Vorgehen zu diskutieren. Dabei zeigte sich, dass das im Rahmen der bisherigen Planungen für die Erneuerung der Robert-Durrer-Strasse zugrunde gelegte Verkehrsaufkommen von 5'000 bis 10'000 Fahrzeugen pro Tag (DTV 2016: 7100) ausreichend ist. Diese Verträglichkeit machte es möglich, dass die Erneuerung der Robert-Durrer-Strasse auch ohne neues Siedlungsleitbild und Verkehrskonzept umgesetzt werden kann. Damit können die im Rahmen des Agglomerationsprogramms zugesprochenen Bundessubventionen zeitgerecht beansprucht werden. Die Gemeindeversammlung von Stans stimmte am 22. November 2017 einem Planungskredit für die Erneuerung der Robert-Durrer-Strasse zu, so dass die Planungsarbeiten anfangs 2018 wiederaufgenommen werden konnten. Der Kanton war in der Projektbegleitgruppe ebenfalls vertreten. Damit wurde die Abstimmung mit der Knotensanierung Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse sichergestellt.

Ende August 2018 konnte das Vorprojekt abgeschlossen werden. Es zeigte sich, dass eine Erneuerung der Strasse innerhalb der bestehenden Strassenparzelle - trotz neuer Strassenraumgestaltung - den Bedürfnissen der verschiedenen Verkehrsteilnehmenden nicht gerecht wird. Daher hatte sich der Gemeinderat Stans im September 2018 entschlossen die Weiterbearbeitung des Projekts vorerst zu sistieren und als Alternative dazu ein Teil-Einbahnsystem zu prüfen. Die Gemeindeversammlung Stans hat dann am 28. November 2018 dem Kredit für diesen Versuch zugestimmt. Am ersten Tag des Versuchsbetriebs Teil-Einbahnsystem vom 8. August 2019 kam es in der weiteren Umgebung von Stans während fast drei Stunden zu einem Verkehrszusammenbruch. Der Versuch wurde dann unterbrochen und analysiert. Am 30. September 2019 teilte der Gemeinderat in Absprache mit der Kantonspolizei und dem Amt für Mobilität der Öffentlichkeit mit, den Versuchsbetrieb nicht mehr wiederaufzunehmen und das Projekt zu beenden. Nachdem das Teil-Einbahnsystem keine Alternative zu den bisher gescheiterten Planungen ist, hat sich der Gemeinderat Stans zum weiteren Vorgehen in Sachen Robert-Durrer-Strasse nicht geäußert. Wie es mit der Erneuerung der Robert-Durrer-Strasse weitergeht ist deshalb zurzeit nicht bekannt. Da es sich um eine Gemeindestrasse handelt, liegt die Zuständigkeit nach wie vor bei der Gemeinde Stans.

2.1.2 Abhängigkeiten bei der Optimierung des Knotens Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse

Der Perimeter des Knotens umfasst die Einmündung der Robert-Durrer-Strasse in die Buochserstrasse und die Einmündung der Bahnhofstrasse und das Parkhaus Ein- und Ausfahrt.



Zu den Hauptverkehrszeiten ist der Knoten mutmasslich überlastet, so dass auch die Linienbusse (ÖV) vom Stau betroffen sind.



Knoten Robert-Durrer-Strasse



Die Federführung für die Optimierung des Knotens liegt beim Kanton. So hat die Baudirektion seit 2013, gleichzeitig mit der Planung der Erneuerung der Robert-Durrer-Strasse, die Planung des Knotens an die Hand genommen. Der Knoten wurde einer vertieften Prüfung unterzogen und 8 Varianten mit Kosten zwischen 0,7 und 6,2 Mio. Franken ausgearbeitet. Aufgrund der Bewertung der Varianten durch die Baudirektion ergab sich eine Bestvariante. Die Umsetzung dieser Bestvariante wurde in der Folge von der Baudirektion zurückgestellt, weil Abhängigkeiten mit dem Verkehrsaufkommen und der Ausgestaltung der Robert-Durrer-Strasse bestehen. Es wird nun auf die Planung der Gemeinde Stans zur Erneuerung der Robert-Durrer-Strasse gewartet.

2.1.3 Grossräumige Verkehrssituation in Stans beeinflusst den Knoten

Die Verkehrssituation in Stans muss grossräumig betrachtet werden. Verkehrsströme und Knotenbelastungen in Stans sind das Ergebnis von Ziel- und Quellverkehr im Ort selber sowie

des Durchgangsverkehrs. Für das Agglomerationsprogramm Nidwalden 2. Generation wurde 2010 das Verkehrskonzept Stans basierend auf Modellrechnungen erstellt. Darin sind verschiedene Massnahmen, wie beispielsweise die Umfahrung Stans West oder die Norderschliessung enthalten. Das Agglomerationsprogramm Nidwalden 2. Generation bildet die Grundlage für den kantonalen Richtplan und muss deshalb in diesen überführt werden. So wurde 2012 eine Teilrevision des Richtplans eingeleitet. Darin wurde der Entwicklungsschwerpunkt Stans West sowie die West- und Norderschliessung von Stans abgebildet. Am 11. Juni 2014 wurde die Totalrevision ohne Entwicklungsschwerpunkt Stans West und Norderschliessung vom Landrat genehmigt. Der Landrat legte im Richtplan zudem die Linienführung der Westumfahrung neu bei der Liegenschaft "Müller Martini" fest. Die Siedlungsentwicklung soll nicht mehr hauptsächlich in Stans West an einem Standort stattfinden, sondern durch innere Verdichtung ergänzt werden.

Mit dem neuen Richtplan ergeben sich für die verkehrliche Entwicklung von Stans neue Rahmenbedingungen. Das Verkehrskonzept Stans muss angepasst werden. Grundlage für dieses Verkehrskonzept bildet das Siedlungsleitbild der Gemeinde Stans. Dieses wird gegenwärtig erarbeitet und liegt im Entwurf vor. Es ersetzt das Siedlungsleitbild aus dem Jahr 2003. Für anfangs 2020 ist die öffentliche Auflage geplant. Es ist damit zu rechnen, dass die Baudirektion das Siedlungsleitbild nach Mitte 2020 genehmigen kann. Damit sind dann die Rahmenbedingungen (Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, räumliche Ausdehnung des Siedlungsgebiets, innere Verdichtung) gegeben, um die Auswirkungen der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrssituation darzustellen. Dies geschieht im Rahmen des Verkehrskonzepts Stans. Darin ist ersichtlich, wie die verkehrliche Belastung der Strassen und Verkehrsknoten in Stans künftig (Zeithorizont 2040) aussehen wird. Damit sind die Grundlagen gegeben, um die Planungen der Robert-Durrer-Strasse und des Knotens Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse mit aktualisierten Grundlagen fortzuführen. Je nach Aussagen im Verkehrskonzept und den daraus abgeleiteten flankierenden Massnahmen (Norderschliessung, Parkplatzangebot, usw.) müssen diese Infrastrukturen dimensioniert werden.

Für eine abgestimmte Planung von Robert-Durrer-Strasse und Knoten Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse kommt erschwerend dazu, dass diese unterschiedlichen Körperschaften gehören. Während die Robert-Durrer-Strasse eine Gemeindestrasse ist, ist der Knoten Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse Bestandteil einer Kantonshauptstrasse (KH 3). Unabhängig davon sind die Planungen koordiniert wiederaufzunehmen. Dies schon im Hinblick auf die zwei Massnahmen im Agglomerationsprogramm Nidwalden, 2. Generation, mit welchem der Bund Beiträge daran in Aussicht gestellt hat. Werden diese Massnahmen nicht zeitgerecht umgesetzt, können die Beiträge verfallen. Gemäss Angaben des Bundes muss die Finanzierungsvereinbarung für die Massnahmen im Rahmen der 2. Generation bis spätestens im Jahr 2027 vorliegen. Damit die Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen werden kann, muss die Finanzierung sichergestellt sein und die Baubewilligung vorliegen. Der Kredit für die Robert-Durrer-Strasse wird eine Urnenabstimmung in Stans erfordern und der Kredit für den Knoten ist durch den Landrat zu beschliessen.

Mit einer Vorlage der Bestvariante für den Knoten Robert-Durrer-Strasse ist deshalb zuzuwarten, bis die Gemeinde Stans ihr Verkehrskonzept verabschiedet und gestützt darauf konkrete Massnahmen für die Robert-Durrer-Strasse ausgearbeitet hat. Dies, weil gestützt darauf bzw. in Abstimmung mit der Gemeinde Stans allenfalls auch die Bestvariante für den Knoten zu überarbeiten ist. Erst danach bzw. zusammen mit der Bestvariante kann dem Landrat auch ein entsprechender Objektkredit zur Genehmigung vorgelegt werden. Es ist auch zu überlegen, ob die Planungen für die Robert-Durrer-Strasse und der entsprechende Verkehrsknoten Buochserstrasse zusammen in einem Planungssperimeter unter der Federführung des Kantons erfolgen sollen. Der Kanton wird informieren, sobald konkrete Pläne zur Sanierung des Knotens Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse vorliegen. Anschliessend wird dem Landrat eine Vorlage zur Umgestaltung des Knotens zum Beschluss vorgelegt.

2.2 Verkehrstrennung Bahn und Strasse im Bereich Bahnhof Stans

Im Postulat wird verlangt, die Möglichkeiten einer Entflechtung zwischen Strasse und Bahn zu erarbeiten. Eine Trennung von Bahn und Strasse (Auto-, Fussgänger- und Veloverkehr) ist auf folgende Arten möglich:

- Tieflegung der Zentralbahn
- Unter- oder Überführungen der Strasse
- Umlegung des Bahntrassees
- Hochbahn

Im Folgenden wird auf diese Möglichkeiten eingegangen.

2.2.1 Tieflegung der Zentralbahn

Die Tieflegung der Bahn in Stans war schon mehrfach ein Thema. Es sind verschiedene Arbeiten in neuster Zeit dazu bekannt:

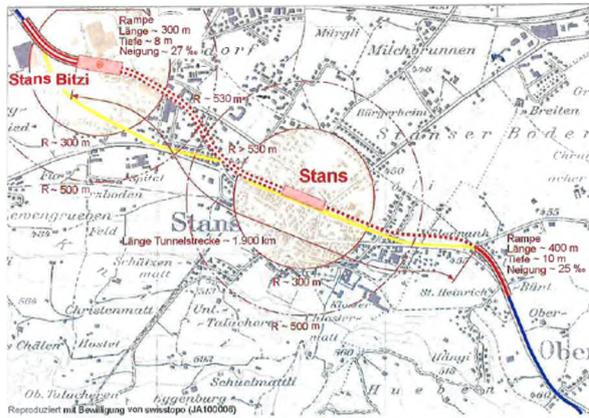
- Verkehrsstudie Bahnhofplatz Stans (mrs Verkehrsplanung, 2004)
- Die Tieflegung der Zentralbahn in Stans und deren Visualisierung (Maturaarbeit von Roman Käslin, 2010) **Beilage 1**
- Zentralbahn: Planungsstudie 2050 (mrs Verkehrsplanung, Zürich, 2011) / Auszug **Beilage 2**

Bereits im Jahr 2004 war das Sanierungsprojekt für den Bahnhof Stans der Luzern-Stans-Engelbergbahn (LSE) Auslöser für eine Verkehrsstudie zum Bahnhofplatz Stans. Im Rahmen dieser Studie wurde auch die Trennwirkung der Bahnlinie untersucht. Darin wurde festgehalten, dass alle Bemühungen, die Trennwirkung der Bahn aufzuheben oder zu reduzieren teuer (Tieflegung) und zu wenig nachhaltig (Konzentration auf das Zentrum) oder kontraproduktiv (Platte über dem Bahnhofareal) sind. Die Studie empfiehlt deshalb, die trennende Wirkung der Bahn zu akzeptieren und als Chance zu nutzen. Diese Aussage wurde ohne Kenntnisse konkreter Kosten für eine Tieflegung gemacht.

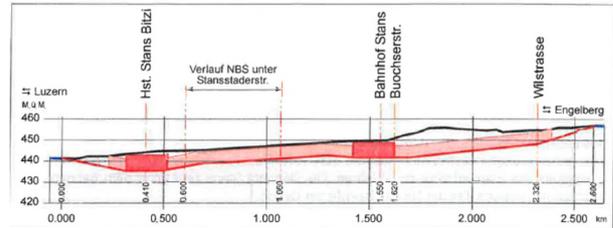
Im Weiteren schlug Roman Käslin in seiner 2010 erstellten Maturaarbeit drei Varianten einer Tieflegung vor. Es handelt sich dabei um eine "Tieflegung kurz" mit einer Tunnellänge von 1275 m, einer "Tieflegung lang" mit 2250 m und einer "Bergvariante" mit 2025 m. Die Bergvariante sieht vor, das Trassee am Siedlungsrand von Stans südlich des heutigen zb-Trassees über eine Rampe unter die Strasse abzusenken. Mit dieser anderen Linienwahl wird eine Verschiebung des Bahnhofs Stans nötig. Es entsteht ein neuer Bahnhof im Berg unterhalb der Nägeligasse in der Nähe des Steinmättli Parkplatz. Die Anbindung der heutigen Buslinien an den neuen Bahnhof ist dabei noch offen. Die beiden übrigen Varianten unterscheiden sich primär in ihrer Länge unter Boden. Unter Berücksichtigung verschiedener Kriterien kommt der Autor der Arbeit zum Schluss, dass eine Kombination aus der "Tieflegung lang" mit der "Tieflegung kurz" als Optimallösung zu betrachten ist. Zu den Kosten der einzelnen Varianten macht die Arbeit keine konkreten Aussagen. Für die Bestvariante wurde im Rahmen der Arbeit eine 3D-Visualisierung erstellt.

Die umfangreichste Planung zur Tieflegung wurde im Rahmen der von der zb in Auftrag gegebenen Planungsstudie 2050 erstellt. Die Studie wurde von mrs Verkehrsplanung in Zürich 2011 erstellt. Ausgehend von den 7 Bahnübergängen der zb in Stans und dem geplanten Angebotsausbau wurde abgeklärt, ob und unter welchen Umständen eine Tieflegung der zb im Bereich des Siedlungsgebiets von Stans möglich und sinnvoll ist. Es wurden folgende drei Optionen erarbeitet.

Option 1



Profil der Option mit einer Überhöhung von 1:10

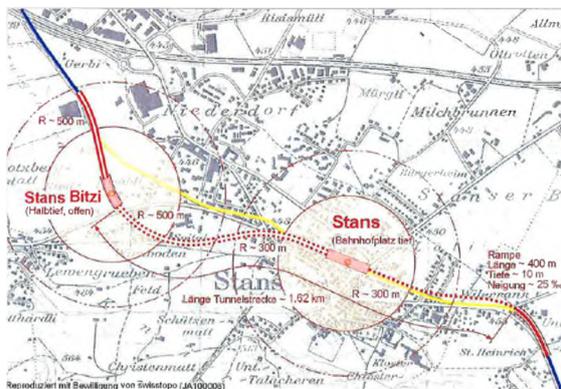


Die Neubaustrecke (NBS) taucht im "Bitzi", nördlich der Liegenschaft "Müller-Martini" ab und erreicht in Tieflage die neue Haltestelle "Stans Bitzi" in unmittelbarer Nähe des Länderparks. Die NBS folgt der Stansstaderstrasse und biegt kurz vor dem heutigen Bahnübergang Karliplatz in eine Achse nördlich des aktuellen Bahntrassees ein. Der Tiefbahnhof liegt unter dem heutigen Bahnhofplatz. Die NBS erreicht nach dem Wilrank mit einer Rampe das heutige Trasse der zb.

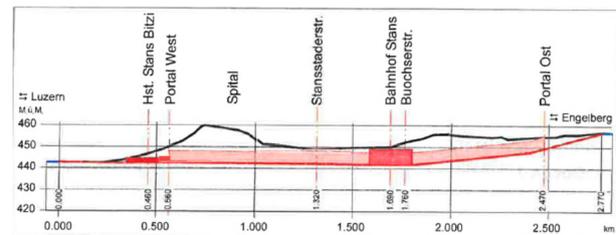
Die Länge der gesamten Neubaustrecke (NSB) beträgt 2'600 m und der Tunnel 1'900 m. Vorgesehen ist eine Tunnelstrecke mit Doppelspur (Bitzi bis Bahnhof Stans) mit einer Länge von 1'200 m. Die Kostenschätzung liegt bei 246 Mio. Franken. Zusätzlich zum Grundwasser erschwert vor allem auch die Lage des Tagbautunnels – unter der Stansstaderstrasse, unter dem Trasse der zb sowie unter den Gebäuden in der "Turmatt" – den Bauablauf. Während einzelne Bauten abgebrochen und anschliessend neu erstellt werden können, müssen das Bahntrasse und die Strasse während der gesamten Bauzeit in Betrieb bleiben.

Option 2

Mit der Option 2 wurde versucht, einigen baulichen Schwierigkeiten der Option 1 auszuweichen. So liegt die Doppelspur zwischen Stans Bitzi und dem Bahnhof Stans nicht unter der Stansstaderstrasse und unter dem Trasse der zb, sondern holt in diesem Bereich in einem grossen Bogen nach Süden aus, um den westlichen Teil des Siedlungsgebiets von Stans im Hangfuss des Stanserhorns zu umfahren. Der Bahnhof Stans liegt unter dem Bahnhofplatz.



Profil der Option mit einer Überhöhung von 1:10

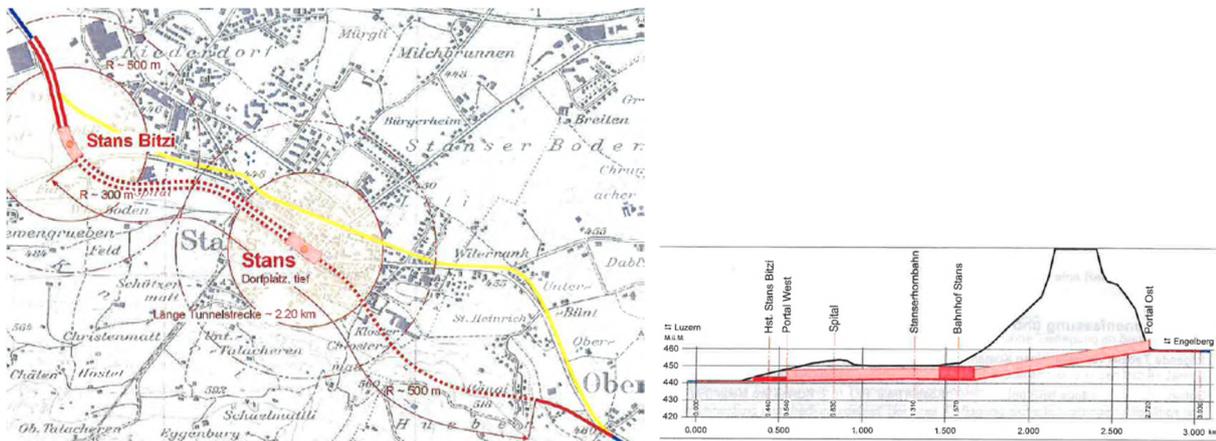


Bei der Option 2 liegt die Haltestelle "Stans Bitzi" ausserhalb des 300-Meter-Einzugsbereichs des Länderparks. Anstelle des Länderparks ergibt sich eine gute Erschliessung des Kantons-spitals. Wie diese Lage der Haltestelle "Stans Bitzi" zu beurteilen ist, muss vertieft abgeklärt werden. Mit der Linienführung der Option 2 wird dem Grundwasserproblem im Bereich des Niederdorfs zumindest teilweise ausgewichen. Es ist jedoch offen, ob die geologischen Verhältnisse im Hangfuss des Stanserhorns tatsächlich besser für den Tunnelbau geeignet sind,

als in der Ebene. Es muss von starken Grundwasserströmen ausgegangen werden, welche – zumindest teilweise – senkrecht zum Tunnel verlaufen. Wegen der tieferen Lage des Tunnels im Bereich des Kantonsspitals muss hier der Vortrieb bergmännisch erfolgen.

Option 3

Bei der Option 3 wird die Neubaustrecke auf ihrer gesamten Länge in den Hangfuss des Stanserhorns verlegt. Als Folge davon ergibt sich eine neue Lage des Bahnhofs Stans, im Zentrum des historischen Dorfkerns. Die Strecke ist bei der Option 3 etwas kürzer als bei der heutigen Streckenführung. Vor allem wegen der höheren Geschwindigkeit (bis 100 km/h) ergibt sich eine Fahrzeitreduktion von wenigen Minuten.



Die Option 3 ist die konsequenteste Linienführung, indem sie auf ihrer ganzen Länge dem Hangfuss des Stanserhorn folgt, resp. in diesen verlegt ist. Ein wichtiges Argument für diese Streckenführung ist die Annahme, dass hier die geologischen Verhältnisse eine kostengünstigere Bauweise ermöglichen.

Hier ein Überblick über die Optionen.

Kriterium	Option 1	Option 2	Option 3
Länge der Neubaustrecke	2'600 m	2'770 m	3030 m
Länge der Tunnelstrecke	1'900 m	1'900 m	2'180 m
Tunnelstrecke Doppelspur	1'200 m	1'130 m	1'230 m
Offene Strecke	700 m	870 m	850 m
Streckengeschwindigkeit (Maximum)	100 km/h	100 km/h	100 km/h
Kostenschätzung	246'000'000	196'000'000	206'000'000
Kosten pro Meter (Fr. pro M)	95'000	71'000	68'000

Die hohen Kosten der Option 1 sind auf die schwierige Bauweise unter in Betrieb stehenden Strassen sowie unter dem Trasse der Zentralbahn zurückzuführen. Ein weiterer Faktor ist das unmittelbar unter der Oberfläche stehende Grundwasser, welches auf der gesamten Länge der NBS vorhanden ist. Die Studienverfasser kommentieren die Optionen wie folgt und kommen zu folgenden Empfehlungen (Zitat):

"Das Argument der langen Schliesszeiten der Barrieren der Stansstaderstrasse wird mit dem Bau der Westumfahrung hinfällig. Insbesondere auch das Argument, das Spital sei für Notfallfahrzeuge aus grossen Teilen von Stans resp. zahlreichen Dörfern der Region bei geschlossenen Barrieren nicht erreichbar, entfällt. Eine tief gelegte Zentralbahn mag den Anwohnern mehr Ruhe verschaffen. Es ist allerdings zu berücksichtigen, dass diese Ruhe mit einer sehr langen, intensiven Bauphase erkaufte werden muss. Die Eingriffe in die Bausubstanz sind dabei nicht zu vernachlässigen. Nachteile bringt die Tieflegung vor allem den Fahrgästen der Zentralbahn. Fahrten im Tunnel sind deutlich weniger attraktiv als solche bei offener Linienführung.

Grosse Nachteile ergeben sich aber vor allem beim unterirdischen Bahnhof Stans - und bei der Option 1 auch der Haltestelle Stans Bitzi. Stichworte sind Sicherheit, Erreichbarkeit (längere, kompliziertere Wege) etc. Die ermittelten Kosten liegen zwischen 200 und 250 Mio. Franken. Allerdings sind diese Kosten mit einer sehr grossen Unsicherheit behaftet. Eine sichere Kostenschätzung ist auf der Basis der zur Verfügung stehenden Daten und Unterlagen nicht möglich. Aus diesem Grund dienen die angeführten Kosten nur dem Vergleich zwischen den Optionen. Trotzdem vermögen sie – auch angesichts der grossen Unsicherheit – einen Hinweis auf die Grössenordnung zu liefern, mit welcher beim Bau von einer der drei Optionen zu rechnen ist. Beim Entscheid für oder gegen eine Tieflegung der Zentralbahn ist eine Reihe von Faktoren gegeneinander abzuwägen:

- *Lärm: Dank leiseren Zügen in Zukunft deutlich weniger störend.*
- *Bahnbetrieb: Bei einer Tieflegung Doppelspur bis Stans; ohne Tieflegung im Bereich des heutigen Siedlungsgebiets nur Einspur.*
- *Bahnreisende: Unattraktive Reise im Tunnel. Bei der Zentralbahn sind in den letzten Jahren verschiedene Streckenteile in Tunnels verlegt worden.*
- *Zerschneidung des Siedlungsgebiets: Bei einer Tieflegung sicherlich geringer. Allerdings ist die optische Zerschneidung angesichts des schmalen Bahntrassees sehr gering.*
- *Eingriffe ins Siedlungsgebiet: Die Zentralbahn kann nicht tief gelegt werden, ohne eine ganze Reihe von Gebäuden abzubrechen. Insbesondere im Bereich des Ortskerns dürfte auch historisch wertvolle Bausubstanz betroffen sein.*

Empfehlung:

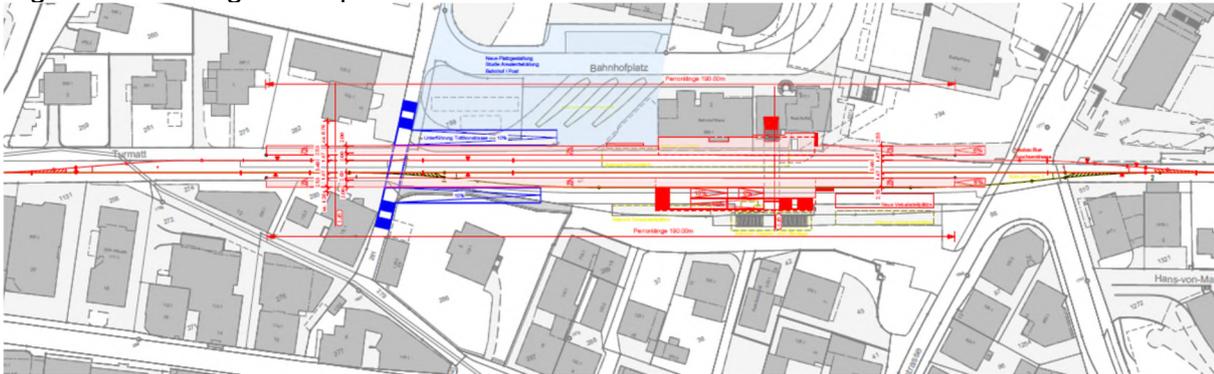
In Abwägung dieser Argumente und angesichts der unverhältnismässig hohen Kosten im Bereich von 200 bis 250 Mio. Fr. und des sehr beschränkten Nutzens, resp. der Nachteile für die Bahnreisenden wird empfohlen, das Projekt "Tieflegung der Zentralbahn in Stans" nicht weiter zu verfolgen."

Eine Tieflegung der zb in Stans ist mit beträchtlichen Kosten verbunden. Im Regierungsratsbeschluss vom 15. Mai 2018 (RRB-Nr. 327) ist ausgeführt, dass Bahninfrastrukturen durch den Bahninfrastrukturfonds (BIF) des Bundes finanziert werden. Dies gilt auch für Bahninfrastruktur-Projekte der zb. Diese unterliegen dem Planungsprozess des Bundes. Wird die Tieflegung der zb in Stans in einen Ausbauschritt aufgenommen, so ist diese vollumfänglich durch den BIF finanziert. Die Chancen, dass die Tieflegung der zb in Stans in einen der nächsten Angebotsschritte aufgenommen wird, hängt vom anvisierten Finanzrahmen des Bundes, der Menge der eingereichten Projekte und dem Kosten-Nutzen-Verhältnis ab. Zum heutigen Zeitpunkt kann deshalb nicht abgeschätzt werden, ob die Tieflegung durch den BIF finanziert werden kann. Neben der planerischen Aufbereitung der Tieflegung kommt dem politischen Lobbying für das Projekt im Planungsprozess eine wichtige Rolle zu. Das Beispiel Durchgangsbahnhof Luzern zeigt, dass ein konsequenter und druckvoller Auftritt gegenüber dem Bund und der Planungsregion Erfolg haben kann.

2.2.2 Perronverlängerung im Bahnhof Stans

Die Zentralbahn will langfristig im Bahnhof Stans die Situation der Gleisanlagen verbessern. Die Gleislängen (speziell Gleis 2) sind heute zu kurz, um Züge mit einer Maximallänge von 180 m kreuzen zu lassen. Deshalb sind keine regulären Interregio-Kreuzungen mit den eingesetzten Pendelzügen HGe und dem neuen Rollmaterial möglich. Ausserdem entsprechen Perronbreiten und der hindernisfreie Zugang in einem Teilbereich des Gleis 1 (Richtung Stansstad) nicht mehr den normativen Anforderungen. In der Folge hat die zb eine Studie zur

Perronverlängerung im Bahnhof Stans in Auftrag gegeben. Der Technische Bericht liegt seit Dezember 2019 vor. Es wurden 5 Varianten für eine Perronverlängerung studiert. Daraus ergab sich die folgende Optimal-Variante.



Der Perron 1 verschiebt sich um ca. 2.0 m in Richtung Stansstad, während der Perron 2 um ca. 1.4 m in Richtung Engelberg geschoben wird. Die Perrons von Gleis 1 und Gleis 2 sind nun in derselben Lage. Der Bahnübergang Tottikonstrasse wird aufgehoben. Da dieser Bahnübergang für den Langsamverkehr eine Qualitätseinbusse darstellt, wird in einer nächsten Projektphase eine Unterführung an Stelle des Bahnübergangs geprüft.

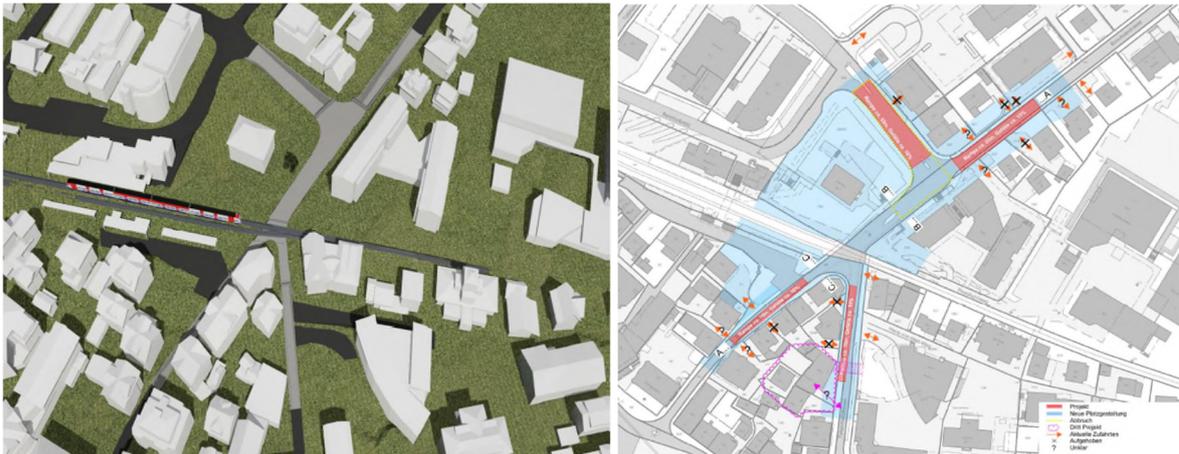
Mit der Planung der Perronverlängerung setzt die zb ein Zeichen gegen eine Tieferlegung des Trassees in Stans. Der Bahnbetrieb der zb soll langfristig oberirdisch abgewickelt werden. Eine Abstimmung der Perronverlängerung mit Planungen für eine Unterführung bei der Tottikonstrasse ist sichergestellt.

2.2.3 Unter- oder Überführungen der Strasse

Im Februar 2019 hat die Baudirektion den Auftrag für eine Studie zur technischen Machbarkeit der Unterquerung des Trassees der zb beim Karliplatz (Unterführung Karliplatz) und bei der Buochserstrasse (Unterführung Buochserstrasse) gegeben. Im Oktober 2019 lag der Technische Bericht dazu (**Beilage 3**) vor. Für die Studie relevant sind die vorhandenen Platzverhältnisse, die betroffenen bzw. nahen Gebäude (Foundation, Bauart) und deren Zugänglichkeit, die Werk- und Entwässerungsleitungen, der Baugrund und die Umweltauflagen (Grund- und Hochwasserschutz, Luft, Lärm, Heimatschutz). Nach einem Variantenstudium wurde für beide Bahnübergänge eine Bestvariante evaluiert. Hier die Darstellung der Lösungen:

Buochserstrasse

Die Bestvariante "Unterführung Buochserstrasse" schafft Freiraum zwischen dem Breitenhaus und dem Dorfpark auf Parzelle 516 und ermöglicht deren oberirdische Verbindung (keine Schluchtenbildung). Der geschaffene Freiraum bietet Platz für eine neue Platzgestaltung. Die Zufahrt zu den Erschliessungsstrassen Hans-von-Matt Weg und Pestalozziweg bleiben bestehen. Der MIV wird durch die neue Unterführung Buochserstrasse geführt. Diese quert das Trassee der Zentralbahn in einer Tiefe von ca. 6.0 m. Unterhalb des heutigen Strassenraums müssen grosse Teile des Bahnhofparkings bis auf das Niveau der Bodenplatte rückgebaut werden. Die Kreuzung der Robert-Durrer-Strasse und der Buochserstrasse wird auf das Niveau des 2. Untergeschosses (ca. 5.5 m unter Terrain) des Parkhauses abgesenkt und mit zwei im Gegenverkehr befahrbaren Rampen erschlossen. Über je eine einspurige Rampe werden die Tellenmatt- und die Bahnhofsstrasse an die Unterführung angeschlossen. Die à-Niveau Verbindung von der Tellenmatt- zur Bahnhofsstrasse bleibt bestehen (Einbahnverkehr). Diese hat aber eine eingeschränkte Befahrbarkeit.

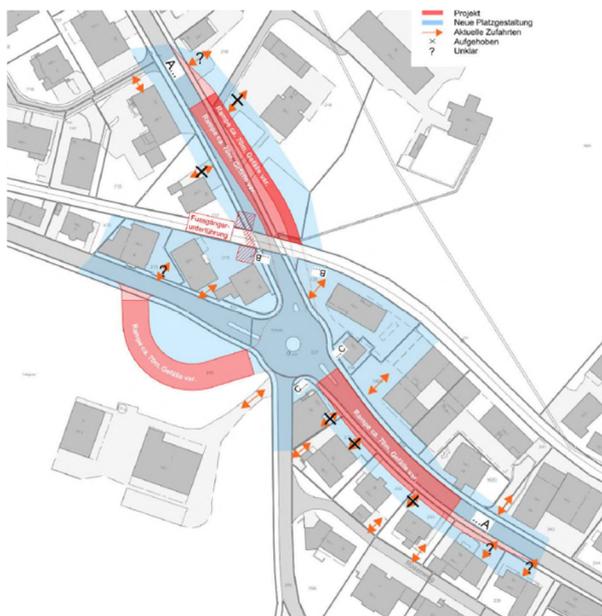


Für den Langsamverkehr bleibt der Bahnübergang bestehen. Die Velofahrer und Fussgänger werden über den neu gestalteten Platz geführt.

Die Kostenschätzung ergibt Realisierungskosten von 23'220'000 Franken (+/- 50%). Die Kosten für eine nachträgliche Erweiterung des Bahnhofparkings in Richtung Tottikonermatte sind nicht eingerechnet.

Karliplatz

Durch die unterirdische Führung des MIV wird ein neuer Freiraum auf dem Karliplatz geschaffen. Er bietet Platz für eine neue Platzgestaltung. Die Zufahrt zur Nägeligasse bleibt bestehen. Am Karliplatz wird ein unterirdischer Kreislauf erstellt, welcher über drei Rampen erschlossen wird. Die Rampe in Fahrtrichtung Länderpark unterquert das Trassee der zb. Auf dieser Rampe werden Fahrradfahrer und MIV niveaugetrennt geführt. Die beiden Rampen münden auf derselben Höhe in den abgesenkten und überdeckten Karlikreislauf. Die Rampe zur Ennetmooserstrasse sowie in Fahrtrichtung Dorfzentrum werden von MIV und Fahrradfahrern gemeinsam genutzt. Für die Fussgänger wird eine separate Unterführung erstellt, welche über einen Treppenschacht erschlossen wird. Der Treppenschacht ist je mit einem Lift ausgestattet.



Eine à-Niveau Zufahrt zum Karliplatz bleibt von der Ennetmooserstrasse und der Nägeligasse her bestehen. Velofahrer und Fussgänger können den Karliplatz auch vom Dorfzentrum ebenerdig erreichen.

Die Kostenschätzung ergibt Realisierungskosten von 23'550'000 Franken (+/- 50%).

Die planenden Ingenieure haben zu den beiden Unterführungen folendes Fazit gezogen (Zitat):

"Basierend auf den getroffenen Annahmen und den gegebenen Randbedingungen ist die technische Machbarkeit der Unterführung Buochserstrasse und Karliplatz gegeben. Durch die Unterführungen kann der Rückstau infolge der geschlossenen Bahnübergänge verhindert werden. Zudem entstehen neue Freiräume im Dorfzentrum von Stans, welche eine neue Platzgestaltung im Bereich des Bahnhofs und des Karliplatzes erlauben.

Aufgrund der knappen Platzverhältnisse auf den anschliessenden Strassen kann die Kapazität für den Verkehr nicht gesteigert werden resp. die bestehenden Engpässe (Dorfplatz, Robert-Durrerstrasse etc.) bleiben bestehen. Weiter besteht die Möglichkeit, dass die bessere Erschliessung zu Mehrverkehr im Dorfzentrum führt. Die Rampen für die Erschliessung der Unterführungen sind markante Einschnitte in das bestehende Dorfbild. Für die Realisierung sind umfangreiche Landerwerbsverhandlungen erforderlich. Zudem wird die Zufahrt zu einigen Liegenschaften eingeschränkt resp. aufgehoben.

Aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse sowie des herrschenden Verkehrsregime ist nur eine geringe Verbesserung des Verkehrsflusses zu erwarten, im Verhältnis zu den hohen Realisierungskosten. Ohne weitere flankierende Massnahmen ist die Verhältnismässigkeit der Unterführungen fraglich. Im Rahmen einer grossräumigen Änderung des Verkehrsregimes im Zentrum von Stans (Einbahnregime, autofreies Dorfzentrum etc.) und / oder in Kombination mit weiteren baulichen Massnahmen (Umfahrung, Über- / Unterführung ausserhalb des Zentrums) kann eine Unterführung an den betrachteten Standorten zu einer Verbesserung des Verkehrsflusses führen."

Die Kosten für die Studie inkl. Visualisierung betragen rund 45'000 Franken. Die Gemeinde Stans und die Zentralbahn haben sich mit je 9'000 Franken daran beteiligt.

Nach Vorliegen der Studie wurden die kantonalen Fachämter, die Gemeinde Stans, die Zentralbahn und PostAuto zu einer Stellungnahme eingeladen. Hier die Zusammenfassung der Rückmeldungen.

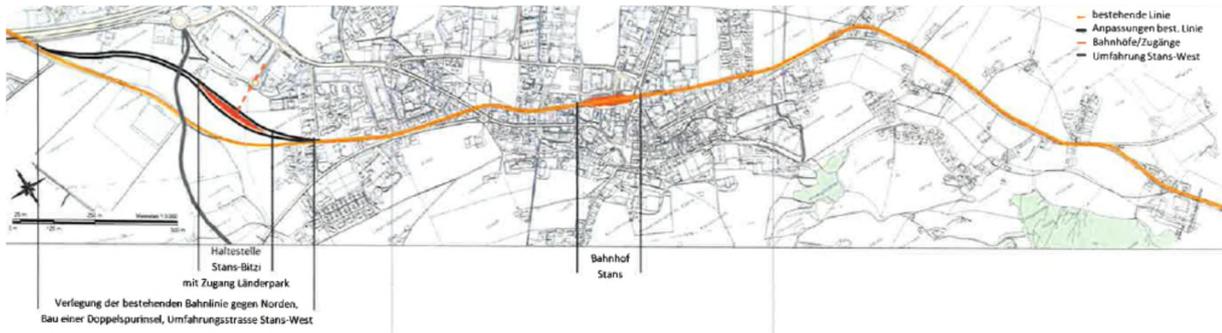
Themenbereich	Wer?	Was?
Grundwasser	Amt für Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> - Beide Bahnübergänge liegen im Gewässerschutzbereich Au und beeinflussen die Grundwasserverhältnisse. - Ersatzmassnahmen sind auszuarbeiten.
Lärm- und Schallschutz	Amt für Umwelt	<ul style="list-style-type: none"> - erhöhte Lärmimissionen im Bereich der Rampen erfordern schallabsorbierende Verkleidungen.
Raumentwicklung	Amt für Raumentwicklung	<ul style="list-style-type: none"> - es besteht kein Mangel an gestalteten Freiflächen im Dorf Stans. - mit der Aufhebung der Schranken wird die Ortsdurchfahrt attraktiver, was zu Mehrverkehr im Dorfzentrum führt. - überkommunale Betrachtung des Verkehrssystems ist notwendiger als kostspielige Unterführungen.

Themenbereich	Wer?	Was?
Umgebungsschutz	Fachstelle für Denkmalpflege	<ul style="list-style-type: none"> - die Unterführungen tangieren kantonal geschützte Objekte. - Tieflegung der zb anstelle der Unterführungen um das Erscheinungsbild des Dorfkerns so wenig wie möglich zu beschädigen.
Naturgefahren	Amt für Gefahrenmanagement	<ul style="list-style-type: none"> - Gefahr des Volllaufens der Unterführungen bei häufigen oder sehr grossen Hochwasser. - erforderliche Verfügungsbereitschaft der Blaulichtorganisationen durch die Unterführungen kann nicht gewährleistet werden.
Knotensichtweiten	Kantonspolizei	<ul style="list-style-type: none"> - Unterführungen können nur mit flankierungen Massnahmen realisiert werden. - mit dem künftigen Verkehrsaufkommen kann durch die Unterführungen keine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden.
Erschliessungen	Amt für Mobilität	<ul style="list-style-type: none"> - Zufahrten zu den Liegenschaften müssen für Blaulichtorganisationen gewährleistet sein. - zu geringe Dimensionen für Unterhaltsfahrzeuge und andere Fahrzeuge des öffentlichen Dienstes.
Trennung Bahn/Strasse	Zentralbahn	<ul style="list-style-type: none"> - Unter- oder Überführungen der Bahn werden aus Gründen der Sicherheit und des niedrigen Störrisikos begrüsst. - Abstimmung der Perronverlängerung mit dem Bau der Unterführungen ist zwingend notwendig.
Busbetrieb	PostAuto	<ul style="list-style-type: none"> - es werden durch die Aufhebung der Barrieren keine Fahrzeitgewinne entstehen. - die Fahrplanstabilität wird eher zunehmen. - Führung des Langsamverkehrs nicht via Unterführungen. - nur grossräumige und ganzheitliche Verkehrsplanung ist zielführend.
Verkehrssituation	Gemeinde Stans	<ul style="list-style-type: none"> - markante Eingriffe ins Ortsbild. - starke Veränderung oder Unterbrechung der gewohnten Liegenschaftszufahrten und Langsamverkehrsachsen. - neue Freiräume vermögen negative Begleiterscheinungen nicht auszugleichen.

Konkrete Planungen für Überführungen bei den bestehenden Bahnübergängen Buochserstrasse und Karliplatz wurden nicht gemacht. Die Eingriffe in das bestehende Dorfbild und die beschränkten Platzverhältnisse für oberirdische Strassenführungen haben dazu geführt, solche konkrete Planungen nicht in Auftrag zu geben.

2.2.4 Umlegung des Bahntrassees

An der bestehenden Linie der Zentralbahn sind mögliche Anpassungen stark eingeschränkt. Lediglich für die Strecke zwischen der Autobahnbrücke und dem Siedlungsbeginn im Westen von Stans ist eine Umlegung möglich. Dabei ist eine neue Haltstelle in diesem Gebiet zur besseren Erschliessung des Einkaufszentrums Länderpark zu berücksichtigen. Dort kann auch eine Doppelspurinsel, auf welcher die Züge kreuzen können, realisiert werden. Folgende Abbildung aus der Maturarbeit von Roman Käslin zeigt die bestehende Linienführung der Zentralbahn und verdeutlicht die möglichen Anpassungen im Gebiet Stans-West.



2.2.5 Hochbahn

Um die Nachteile der heutigen Streckenführung und des Betriebs der ZB in Stans eliminieren zu können, ist neben einer Tieflegung auch eine Hochbahn möglich. Denkbar ist es, das Trasse der ZB oberhalb der Siedlung von Stans zu führen. Damit werden Strasse und Bahn, wie bei einer Unterführung, entflochten. Eine Studie zur Machbarkeit der Hochbahn in Stans wurde noch nicht gemacht. Dies aus Gründen der zu erwartenden Kosten. Im Rahmen der Gesamtverkehrsstrategie ist dieser Ansatz weiter zu prüfen.

2.3 Fazit

Das Verkehrsregime beim Knoten Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse hat einen engen Zusammenhang mit der Ausgestaltung der Robert-Durrer-Strasse und dem künftigen Verkehrsaufkommen im Raum Stans. Erst wenn diese beiden Rahmenbedingungen geklärt sind, kann der Kanton die Planungen dazu wiederaufnehmen. Bei der Robert-Durrer-Strasse ist die Gemeinde Stans als Strasseneigentümerin in der Verantwortung die Planungen voranzutreiben. Nach Vorliegen der definitiven Planungen der Gemeinde Stans fließen diese in die Umgestaltung des Knotens Robert-Durrer-Strasse / Buochserstrasse ein. Anschliessend wird dem Landrat eine entsprechende Vorlage unterbreitet. Der Regierungsrat wird darin die Bestvariante aufzeigen und dem Landrat die Kosten zur Realisierung beantragen.

Für eine Entflechtung zwischen Strasse und Bahn gibt es verschiedene Lösungen. Diese haben ihre Vor- und Nachteile bzw. Auswirkungen auf das Dorf Stans. Hier eine Übersicht dazu:

- Die Tieflegung der ZB hebt die Zerschneidung des Dorfes durch die Bahn auf. Dadurch wird die künftige Siedlungsentwicklung in Stans nicht mehr von der Bahn beeinträchtigt. Dieser Nutzen der Tieflegung kann relativiert werden, da die Bahn heute nur einen vergleichsweise geringen Landanteil im Siedlungsgebiet von Stans beansprucht. Im Bereich des Bahnhofs kann eine Tieflegung aber zusätzlichen Platz für andere und effizientere Nutzungen des Raums schaffen (Gewinn von Bauland). Weiter wird mit der Tieflegung Raum frei für eine attraktive Langsamverkehrsachse im Dorfzentrum von Stans.
- Mit der Aufhebung der Barrieren werden die Wartezeiten für den Motorisierten Individualverkehr (MIV) verschwinden. Dies verhindert Staus und macht den Verkehr im Dorf Stans flüssiger. Es stellt sich die Frage, welchen Einfluss die Verdichtung des Fahrplans der ZB zum Halbstundentakt nach Engelberg auf die Barrierenschliesszeiten hat. Diese sehen heute wie folgt aus:

Geschlossene Barrieren pro Stunde in der Hauptverkehrszeit (Montag bis Freitag)

	BU Buochserstrasse	BU Karliplatz
Fahrplan 2020	7 Minuten	13,3 Minuten
Nach Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg	7 Minuten	13,3 Minuten

Nach Einführung des Halbstundentakts nach Engelberg mit der Realisierung des Ausbaus schritt 2035 (AS 3025) bleibt die Anzahl der Züge wie im Fahrplan 2020. Die S4 verkehrt nur noch bis Stans statt Wolfenschiessen und die S44 verkehrt nicht mehr, dafür aber der IR Luzern-Engelberg im Halbstundentakt. Für weitere Taktverdichtungen Luzern-Stans-Engelberg bestehen heute noch keine Planungen. Aus diesem Grund gibt es auch keine Angaben zu den künftigen Schliesszeiten.

Soll das Angebot der zb nach dem AS 2035 weiter ausgebaut werden, so sind entsprechende Infrastrukturen notwendig. Für eine Erhöhung der Anzahl Züge Stans–Luzern in einer Viertelstundentaktssystematik wird nach aktuellem Stand der Planungen mindestens die Kreuzungsstelle Stans Bitzi und die Doppelspur Matt– Hergiswil (Tunnel kurz) benötigt.

- Demgegenüber wird der neue unterirdische Bahnhof vom Benutzer von Bahn und Bus als weniger attraktiv wahrgenommen. Heute findet die Verknüpfung von Bahn und Bus oberirdisch auf einer einzigen Ebene in Sichtdistanz statt. Mit der Tieflegung steigt der öV-Nutzer im Untergeschoss aus und überwindet eine Treppe oder gelangt mit dem Lift zum Verknüpfungspunkt mit dem Bus.
- Bezüglich einer neuen Nutzung der Grundstücke und der Verkehrs- bzw. Fussgängerführung rund um den Bahnhof Stans wurden schon mehrere Anläufe genommen. Bisher konnten sich die verschiedenen Grundeigentümer im Bahnhofperimeter nicht auf ein gesamtheitliches Nutzungskonzept einigen. Die Interessen der Grundeigentümer und der Gemeinde sind unterschiedlich. Eine Tieflegung der zb dürfte dies kaum wesentlich ändern.

Bezüglich Lärm bringt die Tieflegung der zb Verbesserungen für die direkt an die Bahnlinie angrenzenden Liegenschaften. Mit dem Ersatz der heutigen lokbespannten Züge nach Engelberg durch neue Kompositionen analog den heute am Brünig eingesetzten Zügen ab 2022, wird der Lärm an der Quelle weiter reduziert.

- Weiter sind noch die Kosten für eine Tieflegung der zb und Doppelspurinsel im Bitzi in der Höhe von 200 bis 250 Mio. Franken zu würdigen. Mit dieser Investition wird das öV-Angebot von und nach Stans oder Engelberg kaum wesentlich ausgebaut. Der Halbstundentakt nach Engelberg kann im Rahmen des Ausbaus schritt 2035 der Bahninfrastruktur gefahren werden. Dazu wird eine Doppelspur in Oberdorf notwendig. Für weitere Angebotsausbauten der zb (z.B. Verdichtung S-Bahn) braucht es den Tunnel kurz mit entsprechender Doppelspur in Hergiswil. Soll die Tieflegung in Stans über den BIF finanziert werden, ist das Projekt in den Planungsprozess zum nächsten Ausbaus schritt der Bahninfrastrukturen (STEP) einzubringen. Der Prozess beginnt 2021 und wird voraussichtlich 2026 mit dem Beschluss des eidgenössischen Parlaments zum Ausbaus schritt 2040/45 enden. Im Rahmen des Planungsprozesses ist aufzuzeigen, was das Projekt zur Weiterentwicklung des Bahnangebots beiträgt (Abbau von Überlasten, Zeitersparnis, Anschlüsse...).
- Auch die Machbarkeit von Strassen-Unterführungen zur Trennung von Bahn und Strasse wurde geprüft. Das Ergebnis ist insgesamt unbefriedigend. Zwar sind Unterführungen technisch machbar aber die Auswirkungen auf das Dorfbild werden von verschiedenen wichtigen Akteuren (Kanton, Gemeinde Stans, zb, PostAuto, usw.) als ungünstig beurteilt. Pro Unterführung werden die Kosten mit rund 23 Mio. Franken geschätzt. Die Kostengenauigkeit beträgt +/-50%. Aufgrund der Rückmeldungen aus der Vernehmlassung ergeben sich Herausforderungen bei den Grundwasserströmen und den Naturgefahren.

Zur Entlastung der Verkehrssituation tragen Unterführungen nur beschränkt bei. Vielmehr ist die Verkehrssituation in Stans grossräumig und ganzheitlich anzugehen.

Wie oben ausgeführt hat die Tieflegung der zb in Stans verschiedene Aspekte. Es wurde darauf verzichtet diese zu gewichten. Vielmehr ist der Regierungsrat der Meinung, dass dazu eine politische Beurteilung notwendig ist. Als nächster Schritt wäre, sofern dies von der Politik gefordert wird, eine Vorstudie für die Tieflegung mit anschliessender Evaluation einer Bestvariante zu machen. In diesem Fall ist dem Landrat ein entsprechender Kredit zu unterbreiten.

2.4 Weiteres Vorgehen

Als nächster Schritt muss die Gemeinde Stans die Planung der Robert-Durrer-Strasse wieder aufnehmen. Nachdem das Teil-Einbahnsystem keine Alternative zu den bisher geplanten Massnahmen auf der Robert-Durrer-Strasse ist, sind die Rahmenbedingungen für die bisherigen Planungen zu hinterfragen. Der Kanton wird seine Planung des Knotens Robert-Durrer-Strasse/ Buochserstrasse fortsetzen, wenn die Ergebnisse der Planungen für die Robert-Durrer-Strasse vorliegen. Die Baudirektion wird den Landrat über die Planungsarbeiten wieder informieren und zu gegebener Zeit eine Vorlage zur Umgestaltung dieses Knotens vorlegen.

Im Postulat wird auch die generelle Verkehrssituation in Stans angesprochen. Die Wartezeiten vor den Barrieren der zb sind nur Teil dieser Situation. Der Verkehr in Stans hängt wesentlich von den Verkehrsströmen von der Nationalstrasse A2 und den Kantonsstrassen ab. Es gibt in Nidwalden noch andere verkehrliche Problempunkte, so beispielsweise die Autobahnan schlüsse, das Engelbergertal oder der Kreisel Kreuzstrasse. Die Politik hat die verkehrliche Situation in Nidwalden zum Anlass genommen, mehrere Vorstösse einzureichen. Hier eine Auflistung dazu:

- Postulat von Landrat Remo Zberg, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden betreffend Verkehr A2 im Abschnitt Stans-Luzern sowie Ausweichverkehr auf der Kantonsstrasse Stansstad/Hergiswil vom 13. Februar 2019. Der Landrat hat am 27. November 2019 das Postulat gutgeheissen und nach der Kenntnisnahme des RRB Nr. 452 vom 2. Juli 2019 das Postulat als erledigt abgeschrieben.
- Motion von Landrat Christoph Baumgartner, Oberdorf und Mitunterzeichnende betreffend Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse vom 21. Dezember 2018. Der Landrat hat am 29. Mai 2019 die Motion gutgeheissen und einen Objektkredit von Fr. 220'000.- für die Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse beschlossen. Diese ist noch nicht abgeschlossen.
- Einfaches Auskunftsbegehren von Landrat Delf Bucher, Buochs, betreffend regierungsrätlicher Kommunikation und Kompetenzverteilung im Zusammenhang mit dem Einbahn-Konzept der Gemeinde Stans vom 19. August 2019. Beantwortung mit RRB Nr. 596 vom 17. September 2019.
- Interpellation von Landrat Roland Blättler, Kehrsiten, Walter Odermatt, Stans und Markus Walker, Ennetmoos betreffend Verkehrssituation im Grossraum Stans vom 29. August 2019 (Fragen zum Teil-Einbahnsystem und Stans West). Beschluss des Landrats zur Dringlichkeit der Interpellation am 25. September 2019. Beantwortung mit RRB Nr. 754 vom 19. November 2019.
- Motion von Landrat Remo Zberg, Hergiswil, und Mitunterzeichnenden, betreffend Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts vom 2. Dezember 2019. Als Reaktion auf die Vorstösse und die Staus in Nidwalden im Sommer 2019 sind folgende Abklärungen für Massnahmen im Gange:

- ✓ Bau einer Entlastungstrasse Stans West: Die Arbeiten am Projekt laufen. Einsprachen auf die Auflage des generellen Projekts müssen noch vom Landrat bereinigt werden. Voraussichtlich im Frühling 2020 wird der Objektkredit dem Landrat vorgelegt.
- ✓ Verkehrsentslastung Engelbergertal: Gemeinden Engelberg, Wolfenschiessen, Dallenwil und Oberdorf haben Vorschläge für Massnahmen zur Verkehrsentslastung ausgearbeitet und präsentiert. Die Kommission hat sich in der Zwischenzeit aufgelöst, da ihr Anliegen im Rahmen des von der Motion Zberg geforderten Gesamtverkehrskonzeptes bearbeitet werden soll.
- ✓ Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse: Auslöser der Studie ist die Motion von Landrat Christoph Baumgartner betreffend Verkehrsplanung im Grossraum Kreuzstrasse. Eine Studie dazu wird voraussichtlich im Sommer 2020 abgeschlossen.
- ✓ Einsetzung einer Task Force "Verkehrssituation Nidwalden" durch den Regierungsrat (RRB Nr. 625 vom 24. September 2019): Aufgrund von Verkehrsstaus auf der A2 und Ausweichverkehr auf die Kantonsstrassen hat die Task Force den Auftrag, Massnahmen zu erarbeiten und umzusetzen.

Angeichts der zahlreichen Vorstösse und der laufenden Abklärungen stellt sich die Frage nach einem Gesamtverkehrskonzept für Nidwalden. Ein Gesamtverkehrskonzept zeigt auf, wie eine strategisch gewünschte Mobilität erreicht werden kann und welche Massnahmen dazu erforderlich sind. Zuerst ist deshalb ein Gesamtverkehrskonzept zu erarbeiten und in einem nächsten Schritt sind die einzelnen Vorstösse und Massnahmen daran zu messen.

Liegt dieses Gesamtverkehrskonzept vor, zeigt sich, was die Tieflegung der zb in Stans zur Lösung der Verkehrsprobleme beitragen kann und wie diese politisch zu gewichten ist. Wird die Tieflegung von der Politik priorisiert, ist eine vertiefte Prüfung durchzuführen. Zu diesem Zweck soll eine Vorstudie für die Tieflegung erstellt werden. Dabei wird auch eine Evaluation möglicher Varianten durchgeführt und mit der IST-Situation verglichen. Mit diesem Vorgehen werden die Grundlagen geschaffen, um das Projekt auch im Rahmen des Planungsprozesses zum BIF in die Diskussion zu bringen. Gleichzeitig mit dem nachstehenden Antrag zum Postulat beantragt der Regierungsrat mit RRB 94/2020 dem Landrat einen Kredit für die Erarbeitung eines Gesamtverkehrskonzepts.

Beschluss

1. Von den vorliegenden Abklärungen betreffend der Verkehrstrennung Bahn und Strasse im Bereich des Bahnhofs Stans und der Planung zum Verkehrsknoten Robert-Durrer-Strasse/Buochserstrasse wird Kenntnis genommen. Ziffer 1 des gutgeheissenen Postulats ist somit weiterhin vom Regierungsrat zu bearbeiten.
2. Der Regierungsrat beantragt dem Landrat Ziffer 2 des gutgeheissenen Postulats gestützt auf die vorstehenden Erwägungen, insbesondere Ziffer 2.3 (S. 14 - 16), als erledigt abzuschreiben.

Mitteilung durch Protokollauszug an (inkl. 3 Beilagen):

- Landrat Andreas Gander-Brem, Stans und Hans-Peter Zimmermann, Stans
- Kommission für Bau, Planung, Landwirtschaft und Umwelt
- Finanzkommission
- Zentralbahn AG, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad
- Gemeinderat Stans (postalisch und elektronisch)
- Landratssekretariat
- Justiz- und Sicherheitsdirektion (elektronisch in Mandant STK)
- Baudirektion (elektronisch in Mandant STK)

- Amt für Raumentwicklung
- Direktionssekretariat Baudirektion, Integrale Projekte
- Amt für Mobilität

REGIERUNGSRAT NIDWALDEN

Landschreiber

